



Haltestelle

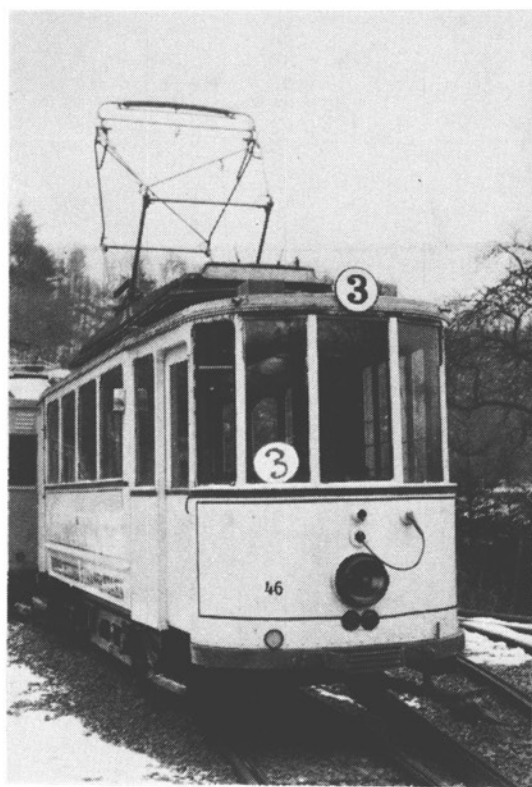
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Dezember 1977

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Elektrische
Straßenbahn
Eronenberg -
Rohlfurth



Liebe Leser,

Sie halten jetzt die 15. Ausgabe unseres Mitteilungsblatts in Ihren Händen. Viele von Ihnen haben die Entwicklung von Anfang an erlebt. Der Weg bis hierher war nicht leicht. Viele Schwierigkeiten waren zu überwinden. Die meisten waren technischer und finanzieller Art. So haben wir bis jetzt immer noch kein einheitliches, gutes Schriftbild gefunden. Aber auch das wird in nicht allzu ferner Zukunft gelöst werden können. Allen mehr unterhaltsamen Beiträgen gegenüber besteht die Hauptaufgabe in der Berichterstattung über die Vereinsarbeit. Unsere tapferen Köhlfurther Aktiven sind aufgerufen, gelegentlich auch Dinge aus dem Nähkästchen in Wort und Bild der Redaktion mitzuteilen, damit der Inhalt noch bunter werden kann. Den vielen "Mitarbeitern" sei für ihre Beiträge herzlich gedankt. Auch die noch nicht veröffentlichten sind nicht abgelegt. Schließlich sei noch auf eine weitere Aufgabe unseres Blattes hingewiesen: Sprachrohr der Öffentlichkeitsarbeit zu sein. Die Ausgewogenheit der Beiträge und sachliche Stellungnahmen haben uns positive Kritik eingebracht. 15 Ausgaben sind kein Grund zum Feiern, aber Anlaß für diese kleine Besinnung und Ansporn für die Zukunft. Möge sie zu vielen guten HALTESTELLEN führen und die BMB ihrem Ziel näher, der Eröffnung des Museumsbahnbetriebs!

Ihre Redaktion - KSW.



E I N L A D U N G

Am 4. Adventsonntag, dem 18. Dezember 1977, veranstalten die Bergischen Museumsbahnen eine Straßenbahnsonderfahrt

Auf den Gleisen der Rheinbahn in und um
D ü s s e l d o r f.

Beginn: 10.30 Uhr Düsseldorf-Hauptbahnhof. Die Fahrtroute und die eingesetzten Fahrzeuge werden viele Überraschungen bringen.

Geplant ist, die Punkte Derendorf, Rath, Heerdt und Krefeld anzufahren. Verpflegung ist mitzubringen. Getränke können auf den Betriebshöfen erworben werden.

Unseren Mitgliedern aus Hagen, Ennepetal, Schwelm und Wuppertal empfehlen wir die Anreise mit der Deutschen Bundesbahn.

E 3184 ab Hagen 8.38, Ennepetal 8.47, Schwelm 8.55, an Düsseldorf 9.33.
E 3192 ab Hagen 9.21, Wt.-Oberbarmen 9.35, Wt.-Elberfeld 9.42, Wt.-Vohwinkel 9.48, an Düsseldorf 10.02.

Die Volkshochschule Solingen veranstaltet im Rahmen des Fachbereichs Mathematik, Naturwissenschaften, Technik, Fach Technik eine Veranstaltungsreihe von 6 Abenden unter dem Titel

S t r a ß e n b a h n e n

ihre Entwicklung, ihre Technik, ihre Zukunft.

Die Veranstaltung wird in Zusammenarbeit mit den Bergischen Museumsbahnen e.V. durchgeführt. Referenten sind Heinz Johann und Klaus Sieper.

Die Abende finden donnerstags in der Zeit von 19.00 - 20.30 Uhr in der August-Dicke-Schule, Solingen, Schützenstr. 44 im Physikraum statt. Erster Abend: Donnerstag, den 19. Januar, 1978.

Folgende Themen stehen im Mittelpunkt:

Straßenbahngeschichte, Straßenbahnen und ihre Fahrzeuge unter besonderer

Berücksichtigung des bergischen Raumes, physikalische Grundlagen der Elektrotechnik bezogen auf die Straßenbahn, Technik der Fahrzeuge (Antriebsarten, Achsanordnung, Bremssysteme, Fahrshalter, Kupplungen, Nebenbetriebe), Werkstattbesichtigung (Rheinbahn Düsseldorf), Sonderfahrt mit Fahrschulwagen, Bergische Museumsbahnen.

Folgende Broschüren sollen beschafft werden: Dienstanweisung für den Fahrdienst der Straßenbahnen; Das Signalbuch für Straßenbahnen; Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen.

Wir empfehlen unseren Mitgliedern die Teilnahme an diesem Kursus. Teilnehmertickets gibt es bei der Volkshochschule Solingen, Flurstr. 31, Ruf (02122) 19 24 65, Geschäftszeit Montag - Freitag, 8 - 12 und 13 - 15.30 Uhr.

Unser traditionelles

N i k o l a u s t r e f f e n

soll in diesem Jahr wieder in den gewohnten Räumen des Brücker Hofes stattfinden. Termin: Samstag, den 10. Dezember 1977, Beginn mit Anbruch der Dunkelheit. Gelegenheit zum Bildertausch und zum Vorführen von Dias und Schmalfilmen. Projektoren 5 x 5 cm, Super- und Normal-8 sind vorhanden. Gäste sind willkommen.

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr.
Fernsprechananschluß: (0202) 47 02 51

Technische Leitung

Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192) 7438

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42

Udo Tegtmeier, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 31 12 30

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Lorettostr. 27, 4000 Düsseldorf, Ruf (0211) 39 12 87

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 760474

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 8 14 56

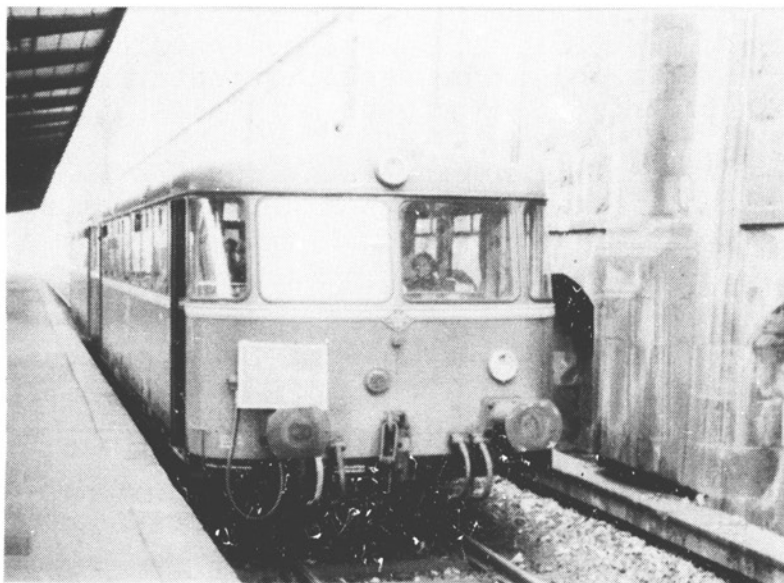
Sonderbevollmächtigter

Horst Wittmann, Bimericher Str. 15, 5650 Solingen 1, Ruf (02122) 5 61 22

Häufig erreichen uns Anfragen auf ältere Ausgaben unserer HALTESTELLE. Leider müssen wir hier erklären, daß wir keine alten Exemplare mehr verfügbar haben. Wir können nur empfehlen, durch die Beitrittserklärung das Dauerbezugsrecht zu erwerben.

Säumige Beitragszahler weisen wir darauf hin, daß wir auf jeden Pfennig angewiesen sind. Zahlen Sie Ihren Obulus, bevor unser Schatzmeister Ihnen eine Mahnung ins Haus schickt! Ab 1.1.1978 gilt die neue Beitragsordnung.

Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. kostenlos zur Verfügung gestellt. Ein Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden. Das Abonnement der HALTESTELLE ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Der Druck erfolgt in Selbsthilfe.



BMB richteten die Regionaltagung West des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde aus

Die ersten Teilnehmer trafen sich am 15.10.1977 um 10.30 Uhr am Gleis 5 des Bahnhofs Wuppertal-Elberfeld, um dann mit dem planmäßigen Schienenbus um 10.39 Uhr nach Wuppertal-Cronenberg zu fahren. Prächtiger Sonnenschein und die herbstlichen Wälder begeisterten jetzt schon die Gäste.

Am Bahnhof Cronenberg wartete unser Mitglied Herbert Link mit seinem Oldtimer-Omnibus,

Wuppertal-Elberfeld, Gleis 5

um die Gäste zur Museumsbahn zu bringen. Die Gäste waren sichtlich beeindruckt von der Schönheit des Kaltenbachtals und von den Leistungen der BMB. Nach der Besichtigung der Fahrzeugsammlung der BMB fand im Tagungslokal, Brücker Hof, das gemeinsame Mittagessen - bergische Erbsensuppe - statt.

Pünktlich um 13 Uhr eröffnete Kurt H. Erat vom Vorstand des BDEF die Besprechungen. Außer ihm waren die Vorstandsmitglieder Arthur Reuber und Wolfgang Schacht erschienen.

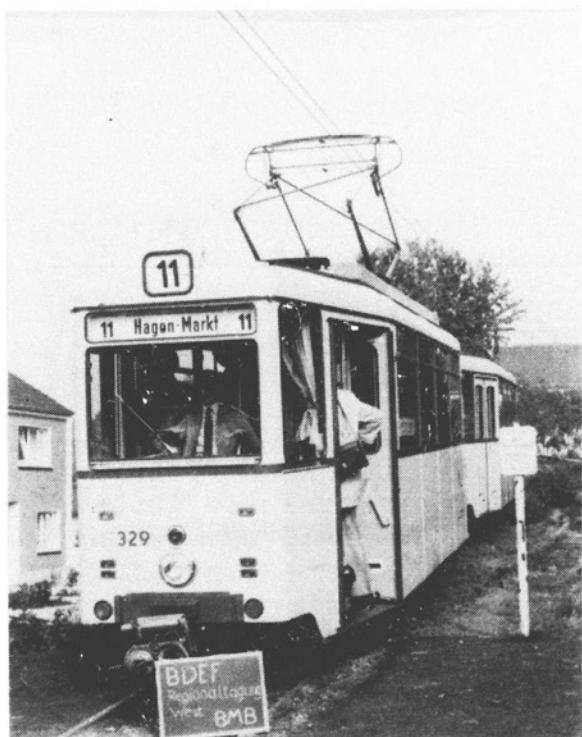
Es stellten sich 34 Teilnehmer von 18 Vereinigungen vor. Aus der Region Süd waren

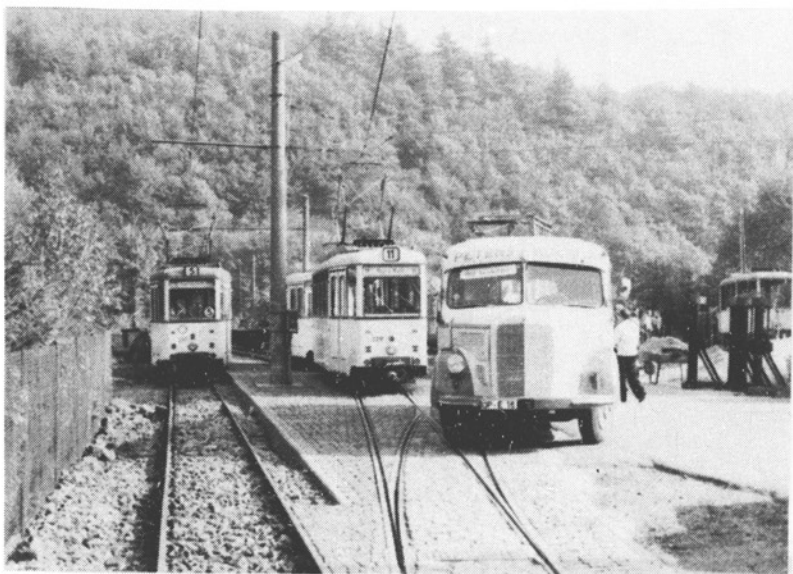


Transfer am Bahnhof Wuppertal-Cronenberg
Besichtigung der Museumsbahn

zwei Mitglieder des MEC 01 Münchberg erschienen. Die Versammlung gedachte des verstorbenen BDEF-Vorstandsmitglieds Karl H. Bertsch.

Klaus Sieper von den BMB übernahm die Diskussionsleitung. K.H. Erat und W. Schacht machten mit den Überlegungen des BDEF-Vorstands zur Neuwahl 1978 in Kassel bekannt. Herr Krieg möchte aus Altersgründen nicht mehr kandidieren, K.H. Erat möchte sich wieder mehr seinem Karlsruher Verein widmen. Auch der Wegzug des Herrn Pieper und der Tod von Herrn Bertsch machen neue Gedanken erforderlich.





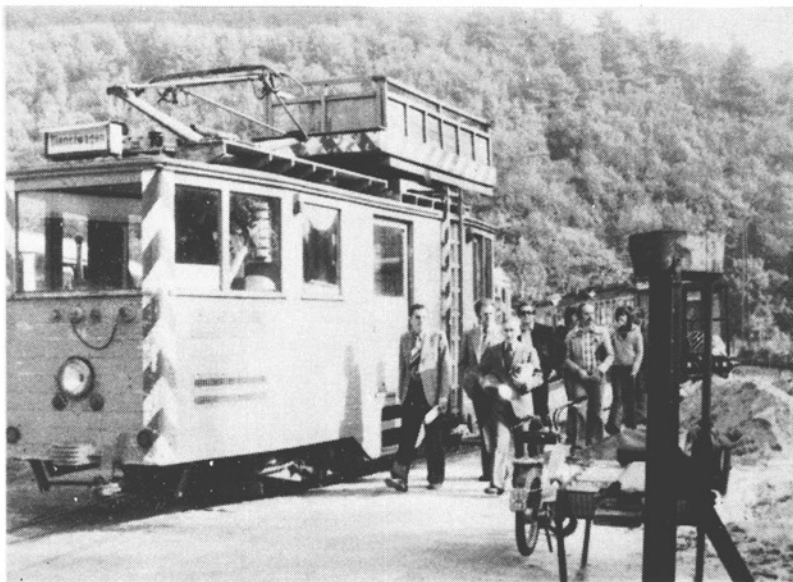
Lebhaft

wurde der Bericht von W. Schacht über die Arbeit des MOROP diskutiert. Deutlich wurde, daß der BDEF als größter europäischer Verband eine Art moralischer Verpflichtung zur Mitarbeit hat, von der politischen Seite einmal abgesehen. Die finanziellen Verpflichtungen sind im Rahmen des BDEF-Etats lösbar, so daß höchstens der schleppende Fortgang der Normungsarbeit ein Grund wäre, MOROP wieder auf Sparflamme zu kochen. Es wurde festgestellt,

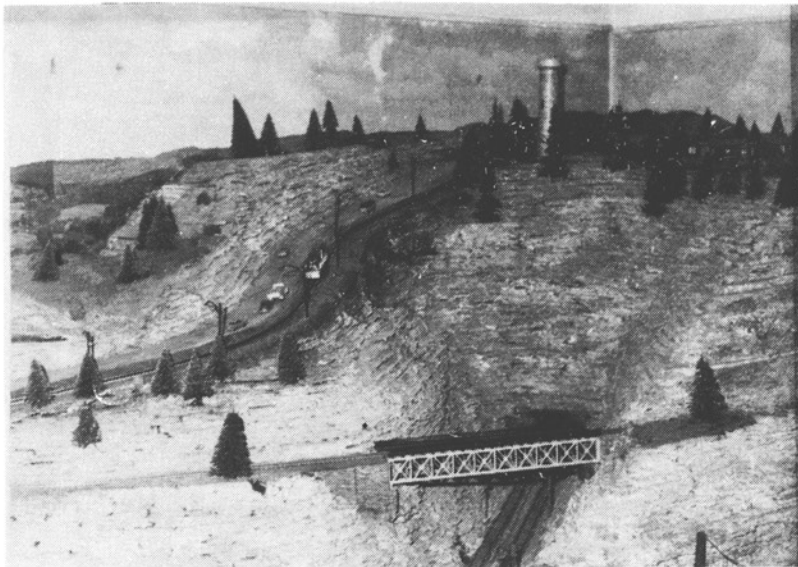
Im Betriebshof Kohlfurtherbrücke

daß die NMRA-Normen vor einem anderen Hintergrund entstanden, dazu auf nationaler Basis, und deshalb auf europäische Verhältnisse nicht zu übertragen sind. Nachdem W. Schacht das neuerliche Engagement des BDEF deutlich gemacht hatte, war die Mehrzahl der Delegierten dafür, die Zusammenarbeit und Mitarbeit beim MOROP fortzusetzen.

Aufschlußreich waren die Berichte der Delegierten aus der Arbeit ihrer Vereine. Die Vielfalt des Steckpferds "Eisenbahn" wurde deutlich: Raumfragen der Modelleisenbahner, Erfolge mit Ausstellungen, die Arbeit der DGEG in Bochum-Dahlhausen, der Dampfbetrieb der Selfkantbahn der IHS und die Bemühungen des gastgebenden



Ende der Besichtigungen:
Unterwegs zur Erbsensuppe

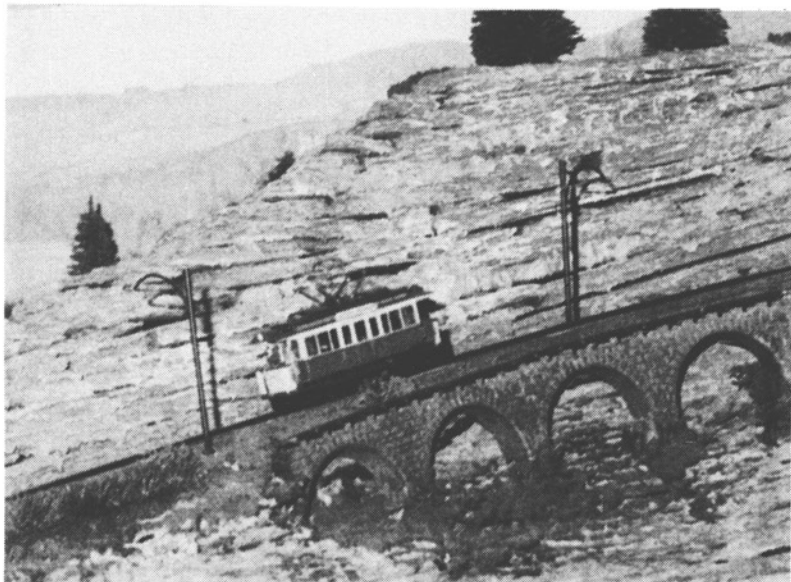


Vereins. Als Fazit könnte man sagen: Die Schiene lebt.

Für den nächsten Tagungstermin bewarben sich die IHS und der EFMEC Lüdenscheid. Da man gerade bei einer Museumsbahn war, einigte man sich auf Lüdenscheid 1978 und Schierwaldenrath 1979.

Nach der Rückfahrt durch die bunten Wälder Wuppertals klang die Veranstaltung im Clubheim des MEC Wuppertal in Wuppertal-

Toelleturm und Zahnradbahn - heute noch zusammen zu bewundern auf der Clubanlage des MEC Wuppertal (Maßstab 1 : 87)



Steinbeck aus, wo mit der Vorführung der HO-Anlage die Modellbahner zu ihrem Recht kamen. Filme von der Schwebebahn und der Wuppertaler Zahnradbahn (1894 - 1959) rundeten das Programm ab. Ein kräftiger Imbiß, zu dem der MEC eingeladen hatte, stellte auch die Mägen der Gäste zufrieden.

Der harmonisch verlaufene Tag sah die letzten Gäste um 21.30 Uhr heimgehen.

Und so urteilte der BDEF-Schriftführer: "es war einfach Spitze". KSW

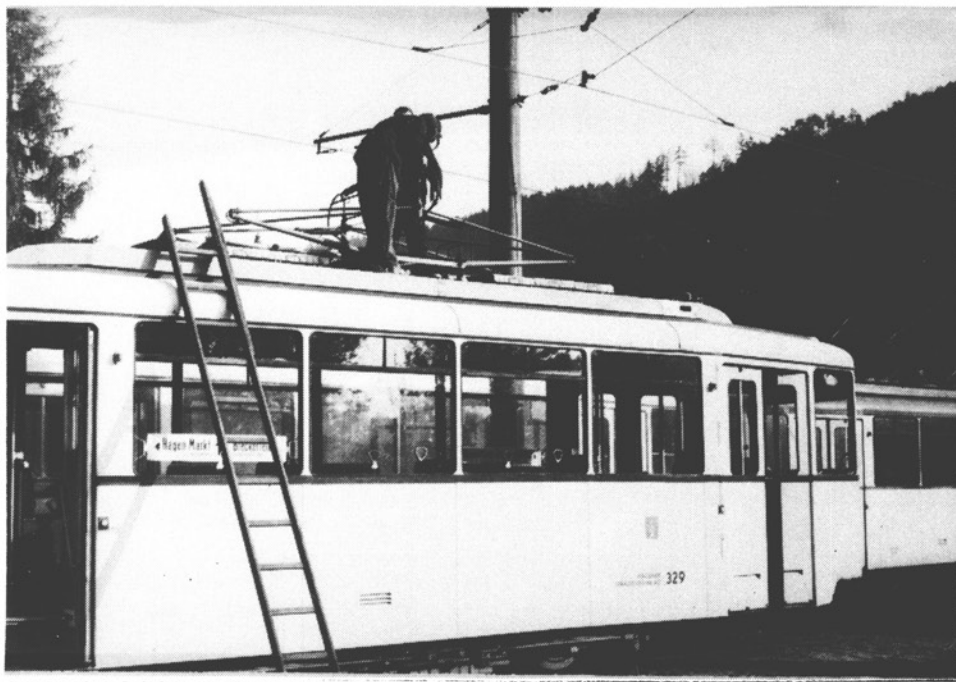
Sie ist der Publikumsliebling auf der Anlage des MEC Wuppertal.
Alle Bilder: KSW

Hoch hinaus müssen bisweilen die Aktiven, wenn es darum geht, auf den Dächern der Fahrzeuge zu arbeiten.

Hier bekommt der Stromabnehmer des Triebwagens 329, ex Hagener Straßenbahn, ein neues Kohleschleifstück.

Selbstverständlich wird bei Ausführung solcher Arbeiten vorher die Oberleitung abgeschaltet.

Arbeitsmangel ist in der Kohlfurth ein Fremdwort.



Allgemeine Dienstanweisungen

Fassung 6/77

Tag 01. 07. 1977

Bei einer aktiven Tätigkeit für die BMB e.V. sind alle Teilnehmer zur Einhaltung folgender Dienstanweisungen verpflichtet, die sie durch Unterschrift bestätigen. (Bei Minderjährigen Unterschrift der Erziehungsberechtigten.)

Die Freiwilligkeit aller Leistungen entbindet nicht von der Pflicht zur Einhaltung der Dienstanweisungen.

Bei Nichtbefolgung wird der Teilnehmer zunächst durch die Einsatzleiter ermahnt und bei weiterem Zuwiderhandeln evtl. von der weiteren Tätigkeit entbunden.

In schweren Fällen wird ein Verbot zum Betreten der Betriebsanlagen fällig.

1. Alle Teilnehmer sind verpflichtet, die Arbeiten nach Maßgabe der ausgehändigten Unfallverhütungsvorschriften durchzuführen. Über die Besetzung der Arbeitsgruppen entscheidet der Einsatzleiter. Jugendliche sind nach den Richtlinien der Berufsgenossenschaft einzusetzen. Die Einsatzleiter haben die Pflicht, im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf die Eignung der Teilnehmer zu achten, soweit für diese keine besonderen Prüfungen erforderlich sind.
2. Über den Einsatz von Maschinen, mechanischen und elektrischen Werkzeugen, sowie rollenden Materials entscheidet allein der Einsatzleiter, im Zweifelsfalle der Vorstand mit dem techn. Leiter. Hier drohen bei Nichtbefolgung schwere Gefahren für alle Teilnehmer. Darum wird für diesen Fall, insbesondere im Bezug auf Fahrzeugbewegungen, - ein unmittelbarer Ausschluß, sowie Schadensersatzforderung und Hausverbot nach BGB wirksam.
3. Besondere Vorkommnisse sind sofort telefonisch zu melden.

(o2339) 3608 (E. Dicke)	(o2192) 7408 (H. Johann)
(o202) 311230 (U. Tegtmeyer)	(o2125) 2542 (R. Faust)
<u>Notrufnummern: 110 Polizei 112 Feuerwehr</u>	
4. Im Umgang mit Nachbarn und Besuchern bitte unnötigen Ärger vermeiden! Bei Beschwerden immer an den techn. Leiter verweisen! (Einsatzleiter)
5. Nach Beendigung der Tätigkeit ist das benutzte Werkzeug wieder unterzubringen, das Gelände aufzuräumen und zu verschließen. Die Fahrzeuge sind zu sichern und zu verschließen.

Bergische Museumsbahnen e.V.
Vorstand / Techn. Leitung

Am Sonntag, dem 16. Oktober 1977 waren die Bergischen Museumsbahnen zu Gast bei der Dortmunder Straßenbahn. Unser Mitglied Walter Knupe hatte eine Fahrt organisiert, die sich sehen lassen konnte. Der erste Teil ging als Rundfahrt mit den Tw 217, Sommerbeiwagen 510 und Beiwagen 677 (der wegen der regen Beteiligung nachträglich angehängt werden mußte) durch die Innenstadt und auf die Stadtbahnstrecke nach Scharnhorst - Grevel. Mit Akkubetrieb folgte die Fortsetzung mit Tw 173 und Bw 598 auf den Gleisen der Dortmunder Eisenbahn, wobei auf dem Nachbargleis ein "Intercity"-Zug der Bundesbahn mit Ellok 103 vorbeibrauste. Unser Dank gilt Herrn Knupe, der uns nachstehend noch etwas über die Geschichte der Dortmunder Straßenbahn erzählt.

Walter Knupe: AUS DER GESCHICHTE DER DORTMUNDER STRASSENBAHN

Am 1. Juni 1881 wurde die erste Straßenbahnlinie, eine Pferdebahn, vom Fredenbaum zum Steinplatz in Betrieb genommen. Die "Actiengesellschaft Dortmunder Straßenbahnen für Pferde- und Dampfbetrieb" hatte den Vertrag des Berliner Unternehmers Georg Sönderop mit der Stadt Dortmund vom 19. März 1881 mit allen Rechten und Pflichten übernommen.

Am 13. August 1881 folgte die Eröffnung der Linie Dorstfeld - Funkenburg, am 21. September 1881 die Linie Bahnhofstr. - Kronenburg und am 27. September 1881 die Linie Dortmund - Hörde. Anfangs wurden alle Linien als Pferdebahnen betrieben, später wurden auf den Linien nach Hörde und zum Fredenbaum sogenannte Straßenbahnlokomotiven eingesetzt. 1894 war bereits das Ende der Pferdebahn gekommen und bis auf die Strecke Kronenburg - Hörde der elektrische Betrieb eingeführt. Vom Landkreis Dortmund waren ab 1904 Straßenbahnlinien bis an die Stadtgrenze Dortmund herangeführt worden, die aber unter-



einander keine Verbindung hatten. Der Zusammenschluß der Bahnen, der den lästigen Umsteigezwang beseitigte, erfolgte 1914.

Am 1. April 1906 hatte die Stadt Dortmund die "Allgemeine Local- und Straßenbahngesellschaft" übernommen und sie als städtische Straßenbahn weitergeführt, nach dem Zusammenschluß 1914 als "Dortmunder Straßenbahnen GmbH."

Der Museumszug bereit zur Ausfahrt im Depot Westfalendamm

Die "Allgemeine Local- und Straßenbahngesellschaft" hatte ursprünglich ihr Hauptaugenmerk auf den Güterverkehr gerichtet und dazu 100 Güterwagen beschafft. Wegen Unrentabilität mußte der Güterverkehr bereits 1891 eingestellt werden.

1897 wurde die sogenannte Ringbahn vom Hauptbahnhof über Körnerplatz, Grafen Hof, Gymnasium (Neutor), Südbahnhof, Heiligerweg, Gronau-Enscheder-Str. und Burgtor eröffnet. Im gleichen Jahr wurde die Linie Dorstfeld - Funkenburg bis Körne verlängert. 1898 kam eine Linie über die Hohe Straße zum "Block" dazu.

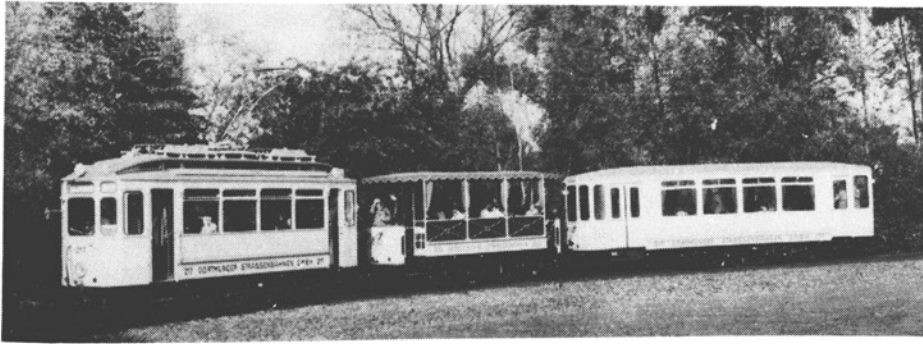
Nach der Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahre 1899 machte Dortmund eine neue Wachstumsperiode durch, und neue Straßenbahnlinien kamen dazu: 1900 Steinplatz - Hafen, 1904 nach Brambauer, 1905 nach Lünen, 1906 nach Unna, 1907 nach der Westfalenburg, 1913 nach Aplerbeck und zur Rennbahn. 1916 die Strecke Hafen - Huckarde. 1923 wurde die Strecke Hafen - Mengede als Schnellbahn gebaut und 1927 bis Barop und Hombruch verlängert. In jenem Jahr hatte das Streckennetz der Straßenbahn mit fast 145 km Betriebslänge seine größte Ausdehnung.

Der letzte Krieg brachte zunächst eine sehr starke Zunahme der beförderten Personen, da ja alle Privatautos stillgelegt wurden. So wurden 1941 nicht weniger als 90 Millionen Personen befördert.



Dortmunds Wahrzeichen, die Reinoldikirche, aus der Perspektive des Sommerbeiwagens Nr. 510.

Trotz fortgeschrittener Jahreszeit lachte uns eine warme Oktobersonne und machte die Fahrt zum Vergnügen.



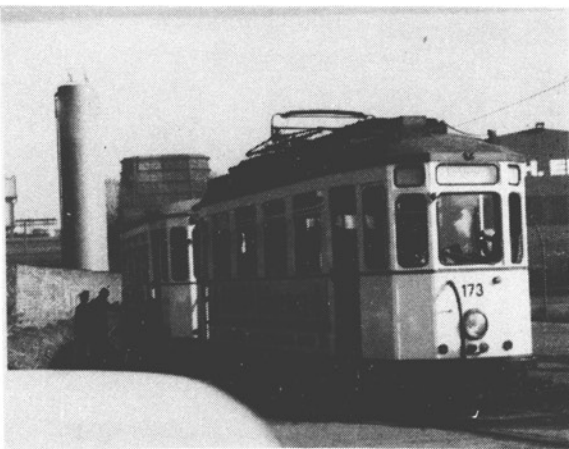
Der Museumszug beim Westfalenpark

Als der Krieg im Mai 1945 zu Ende war, lief nur noch ein Triebwagen vom Wittekindshof nach Aplerbeck. Als einzige im Norden war noch die Strecke Steinplatz - Fredenbaum betriebsfähig.

Die Stadtbahnstation Grevel - alt und neu friedlich vereint. Im Vordergrund eine Weiche mit beweglichem Herzstück.

Bei Kriegsende waren nur noch 22 Triebwagen und 42 Beiwagen relativ unbeschädigt, am Tag der Währungsreform bereits wieder 79 Trieb- und 88 Beiwagen bei einer Streckenlänge von 95,2 km im Betrieb.

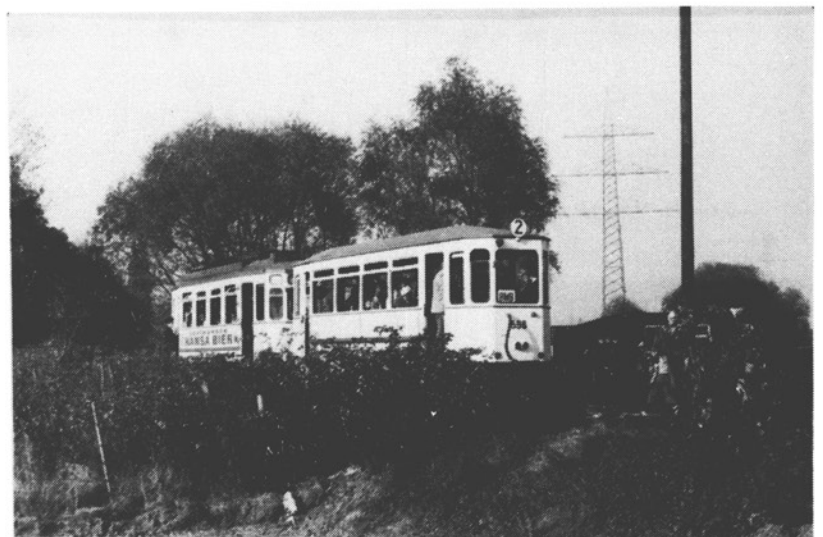
Ab 1960 schlug dann die Abschiedsstunde für die meisten der älteren zweiachsigen Trieb- und Beiwagen. Übrig blieben nur die nach



heute schon gepflegt wie Museumsstücke.

Wir konnten uns davon überzeugen. Die letzten beiden Bilder entstanden an den Gleisen der Dortmunder Eisenbahn. Ein Trost bleibt den Dortmundern: Als Stadtbahn fährt die Straßenbahn demnächst fröhliche Urständ - und billig ist diese Methamorphose auch nicht...

dem Krieg gelieferten Wagen mit Stahlaufbau. Aber ab 1966 wurden auch diese durch die modernen Gelenktriebwagen ersetzt. Viele Millionen km hatten die alten Wagen aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg gefahren. Ihre Zeit war zu Ende. In Castrop-Rauxel und im Westerholz gingen sie in Flammen auf. Der Ausmusterung fielen rund 450 Wagen zum Opfer. Einige ganz wenige sind erhalten geblieben. Von Liebhabern



Raimund Jünger: DIE VESTISCHEN STRASSENBAHNEN

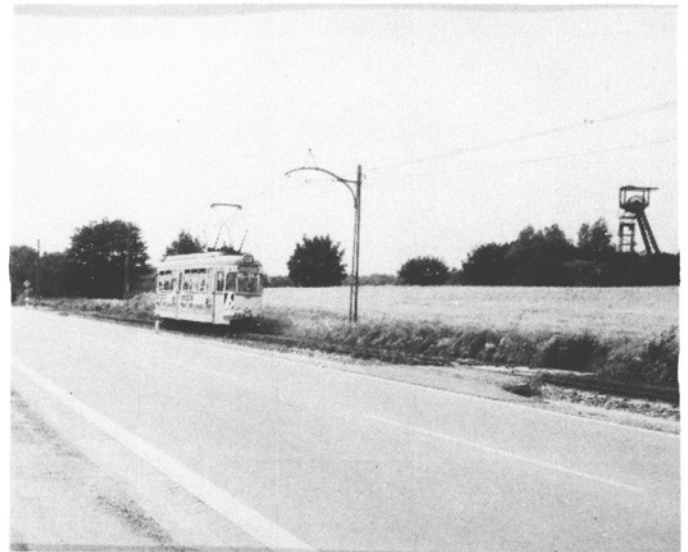


Linie 11 an der Endstelle Polsum, Tw 365, 1975

Mit mehr als 160 km Streckenlänge zählte die "Vestische" einst zu den größten Überlandstraßenbahnbetrieben Deutschlands. Von ihr wird das nördliche Ruhrgebiet zwischen Oberhausen und Lünen - Brambauer versorgt, welches Städte der Ballungsrandzone wie Dorsten, Marl, Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop, Lünen-Brambauer, Recklinghausen, Herten, Gelsenkirchen Nord (Buer, Resse, Hassel, Horst) sowie Gladbeck, Bottrop und Wanne-Eickel umfaßt. Da die Besiedlung ausserhalb der letztgenannten Ballungszone gering ist, waren dementsprechend die Verkehrsströme verhältnismäßig schwach. So ist bis heute der 30-Minuten-Takt Ausgangspunkt für alle Straßenbahnlinien, welcher durch Überlagerung von 2 Linien zu einem 15-Minuten-Takt ergänzt wurde. Einzige Ausnahme ist die stark frequentierte Linie 8/18 nach Herne - Bochum -

Hattingen (8)/Dahlhausen (18), welche auf der gemeinsamen Strecke alle 10 Minuten verkehrt und gemeinsam mit der BOGESTRA betrieben wird. Obwohl sich das Vestra-Netz schon unmittelbar nach dem Krieg in einem guten Zustand befand, wurde es ab 1955 nach und nach stillgelegt. Die Linien verliefen oft auf eigenem Bahnkörper in Straßenseitenlage, schwenkten aber auch öfters in den Straßenraum ein. Das war auch der Anlaß, den östlichen Netzteil bereits ab 1957 stillzulegen. Das Restnetz folgte nach dem Prinzip "jedes Jahr eine Strecke" nach. Zuletzt davon betroffen waren die Linienäste Polsum - Marl - Sinsen (L. 12, 1969), Herten - Wanne (L. 1, 1971), Bottrop - Boy - Horst (L. 17, 1971), Recklinghausen - Langenbochum - Herten (L. 7, 1973), Bottrop - Oberhausen-Klosterhardt (L. 17, 1974), Recklinghausen - Nordcharweg (L. 1, 1976), Bottrop - Gladbeck (L. 17, 27.11.1976) und zuletzt Marl-Polsum - Gelsenkirchen-Buer und Recklinghausen - Marl-Sinsen (Teile der L. 10/11) im Mai 1977.

Mit wenigen Ausnahmen sind und waren die Strecken der Vestra landschaftlich sehr reizvoll. Es handelt sich um eine echte Überlandstraßenbahn mit Zweirichtungswagen (4- und 6-Achser der Düwag), eingleisigen Abschnitten und Bogenmasten.



Tw 365 von Polsum nach Recklinghausen, kurz vor Resse

Zunächst konnte man den Eindruck gewinnen, als wolle die Vestra das Restnetz von 40 km Streckenlänge erhalten und ausbauen. In den 70er Jahren wurden folgende Verbesserungen vorgenommen:

- Die Linie 10 wurde von GE-Buer bis Gladbeck völlig neu auf eigenem Bahnkörper zweigleisig trassiert, der Engpaß am Bahnhof Gladbeck wurde durch eine großzügige Brücke beseitigt, die Linienführung in Buer wurde verbessert.
- In Buer wurde zusammen mit der Bogestra ein millionenschweres Gleiskreuz eingebaut, welches durchgehenden Betrieb ermöglicht. Außerdem wurde eine moderne Umsteiganlage auf eigenem Bahnkörper erstellt.

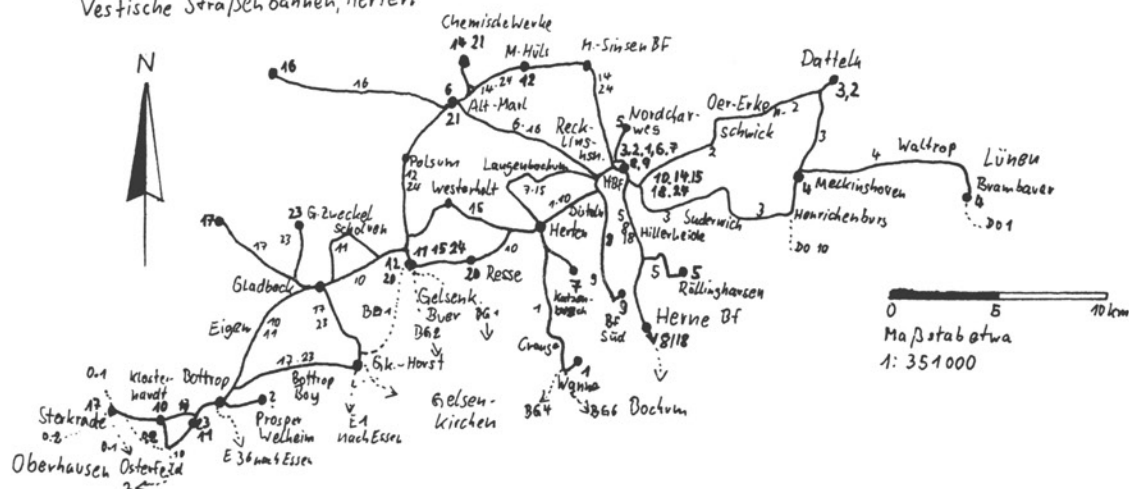
Auf eigenem Bahnkörper zweigleisig ausgebaut wurden außerdem:

- GE-Buer - Waldschenke (Resse), L. 10/11
- GE-Resse - Herten, L. 10/11
- Umgehungsstrecke Herten Nordring, L. 10/11
- Recklinghausen - Hochlar, L. 10/11
- Umgehungsstrecke Königswall Recklinghausen, L. 10/11
- Bahnhof Marl-Sinsen, L. 10



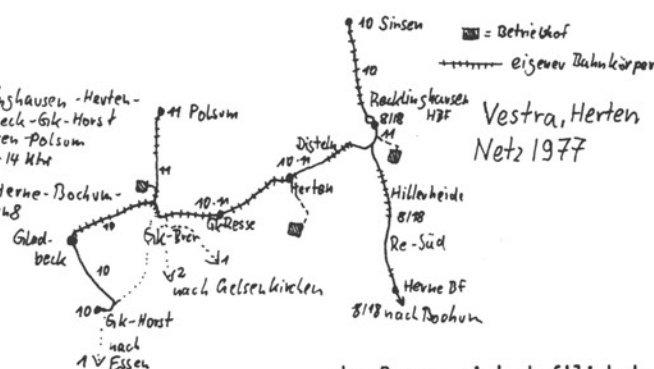
Linie 11 zwischen Hassel und Polsum, 1975, Tw 365

Netz um 1955
Vestische Straßenbahnen, Herten



Linien: 1977

- 10 Marl-Sinsen-Recklinghausen-Herten-Gk-Buer-Gladbeck-Gk-Horst
- 11 Recklinghausen-Herten-Polsum Mo-Fr 6-14 Uhr, Sa 6-14 Uhr
- 8/18 Recklinghausen-Herne-Bochum-Dahlhausen 18/Hattingen 8



Zeichnung Raimund Jünger

Alle Fotos vom Verfasser



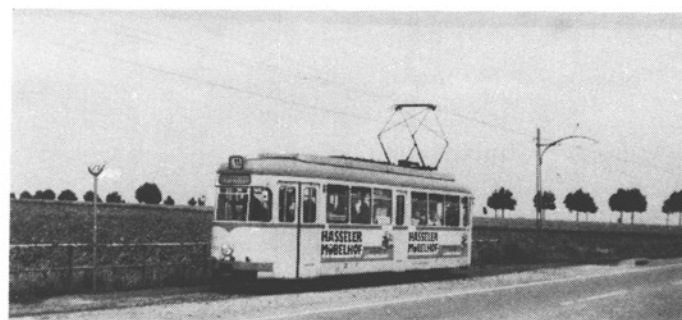
Linie 10, Tw 403 nach Gladbeck an der Waldschenke in Buer

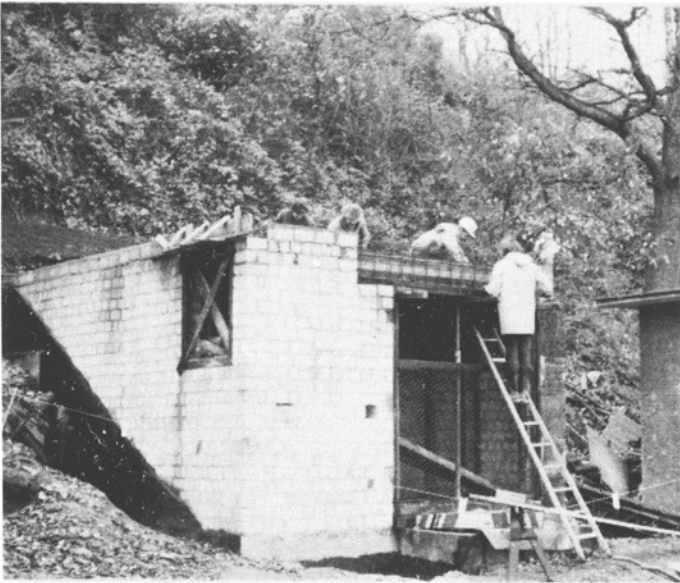
Trotz dieser Verbesserungen erfuhren die Linien keinerlei Fahrzeitverkürzungen. Die Reisegeschwindigkeit ist mit 18,32 km/h im Hinblick auf den hohen Anteil der eigenen Bahnkörper zu niedrig. Das liegt hauptsächlich daran, daß die Wagen kaum schneller als 50 km/h fahren und an den Knotenpunkten meist ausgiebige Pausen machen. Im Gegensatz zu Bochum und Essen, wo Wagen des gleichen Typs mit 80 km/h Spitze gefahren werden, sind die Wagen der Vestischen regelrecht "Lahmgefahren" worden.

Eine Alternative wäre sicherlich der Einsatz moderner M6 Wagen. Doch dazu reicht die Finanzkraft der Vestra keinesfalls aus (Stückpreis 1,3 Mio. DM). Stattdessen wurden 50 Standardbusse beschafft. Ein Gutachter stellte fest, daß

der Bus am wirtschaftlichsten für das Restnetz der Vestra wäre. Auch über die Stilllegungsdaten ist man sich bereits im klaren. Noch 1977 sind die Abschnitte Gelsenkirchen-Buer - Marl-Polsum (Linie 11, nur werktags) und Recklinghausen - Marl-Sinsen (Linie 10) verkräftet worden. 1978 soll Gelsenkirchen-Buer - Gladbeck - Gelsenkirchen-Horst folgen. 1980 soll die ursprünglich als Stadtbahn vorgesehene Strecke Herne - Recklinghausen umgestellt werden. 1982 soll mit der Strecke Gelsenkirchen-Buer - Herten - Recklinghausen die Stilllegung abgeschlossen werden. Damit wäre der Hauptbahnhof Recklinghausen, an dem einst 13 Linien endeten, straßenbahnlos. Betrachtet man die gewaltigen Investitionen für die Ausbaumaßnahmen, so kann diese Absicht nur als Schildbürgerstreich ersten Ranges bezeichnet werden. Dennoch darf nicht bezweifelt werden, daß dieser Plan verwirklicht wird. Trotzdem sollte man sich fragen, ob eine Übernahme der Strecken durch die BOGESTRA sowie ein Betrieb mit modernen Fahrzeugen nicht sinnvoller wäre.

Da die Vestra in der Regel vollkommen unangekündigt mitten in der Fahrplanperiode Stilllegungen vornimmt, sollten Fotofreunde sich beeilen, die letzten Reste der Vestra auf Zelluloid zu bannen. Interessante Fotostandpunkte finden sich überall entlang der noch betriebenen Strecken.

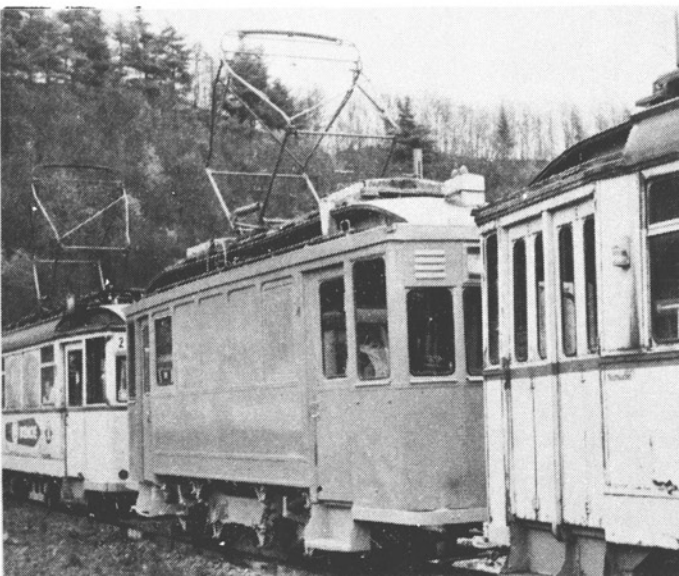




BMB aktuell: Stand der Bauarbeiten am Unterwerk Schütt am 12. November 77.



BMB aktuell: Schweißen und Schleifen an einem Oberleitungsmast. 12.11.77.



BMB aktuell: Tw 93 neu lackiert.

Besuch der IHS am 12.11.1977.